Ⅱ．関連判例

１．国家賠償法第 2 条に関する判例

１－１　道路管理者の法的責任の考察

（１）道路管理者に道路の設置・管理の瑕疵責任があるかどうかの一般的判断指標

①高知国道 56 号落石事件（P10）

判決	最高裁　昭和四二年（オ）第九二一号
	昭和 45 年 8 月 20 日判決
	道路管理者有責（過失相殺無し）
原告	X1（被害者）の相続人
被告	国及び高知県

【事件の概要】

X1 が X2 の運転する貨物自動車に同乗して国道 56 号を通行中、国道右側の約 65m上方で長さ約 10m、高さ約 2m にわたって斜面が崩壊したため、長さ 1mの岩石が運転台助手席に落下し、X1 はこの岩石の直撃を受けて死亡した。事故現場は高さ約 200m に急傾斜の山岳がそのまま海中に没するところを、その中腹を切り取って道路を設置したもので、従来から落石の絶えないところであった。

国道を管理していた高知県の土木事務所は、従来落石事故防止対策として修路工手等に見回りをさせ、本件事故現場付近より約 2ｋｍ手前に「落石注意」の表示札を設置していた。

X1 の相続人は、事前に危険箇所の実態調査をして何らかの防災手段がとられておれば、本件危険状態は容易に除去できたはずだとして、本件道路には管理の瑕疵が存在すると主張した。

第一審、控訴審とも道路管理者が有責とされ、国及び高知県が上告した。

【理由抜粋】

国家賠償法二条一項の営造物の設置または管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するを相当とする。

本件道路には従来山側から屡々落石があり、さらに崩土さえも何回かあつたのであるから、いつなんどき落石や崩土が起こるかも知れず、本件道路を通行する人および車はたえずその危険におびやかされていたにもかかわらず、道路管理者においては、「落石注意」等の標識を立て、あるいは竹竿の先に赤の布切をつけて立て、これによつて通行車に対し注意を促す等

の処置を講じたにすぎず、本件道路の右のような危険性に対して防護柵または防護覆を設置し、あるいは山側に金網を張るとか、常時山地斜面部分を調査して、落下しそうな岩石があるときは、これを除去し、崩土の起こるおそれのあるときは、事前に通行止めをする等の措置をとつたことはない、というのである。そして、右の原審の認定は、挙示の証拠関係に照らして、是認することができる。かかる事実関係のもとにおいては、本件道路は、その通行の安全性の確保において欠け、その管理に瑕疵があつたものというべきである旨、本件道路における落石、崩土の発生する原因は道路の山側の地層に原因があつたので、本件における道路管理の瑕疵の有無は、本件事故発生地点だけに局限せず、前記二〇〇〇メートルの本件道路全般についての危険状況および管理状況等を考慮にいれて決するのが相当である旨、そして、本件道路における防護柵を設置するとした場合、その費用の額が相当の多額にのぼり、上告人県としてその予算措置に困却するであろうことは推察できるが、それにより直ちに道路の管理の瑕疵によつて生じた損害に対する賠償責任を免れうるものと考えることはできないのであり、その他、本件事故が不可抗力ないし回避可能性のない場合であることを認めることができない旨の原審の判断は、いずれも正当として是認することができる。

【掲載文献】

最高裁判所民事判例集２４巻９号１２６８頁

道路法関係例規集１１巻７００３頁

訟務月報１６巻１１号１２７２頁

裁判所時報５５２号１９頁

判例時報６００号７１頁

判例タイムズ２５２号１３５頁

注）【事件の概要】は、判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は、判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

②岐阜国道 41 号飛騨川バス転落事件（P10）

判決	名古屋高裁　昭和四八年（ネ）第二〇四号四九年（ネ）第一九五号 昭和 49 年 11 月 20 日判決 道路管理者有責（過失相殺無し）
原告	被害者の相続人
被告	国

【事件の概要】

観光バス数台が、異常豪雨によって発生した土砂崩落（斜面崩壊）のため前後を閉鎖されて国道 41 号上に停車中、急斜面にある沢に大量の土石流が発生し、同国道を横切り真下の飛騨川へ向けて落下した。そのため停車中のバスのうち 2 台のバスが土石流の直撃を受け、道路右側直下にある飛騨川へ転落水没するにいたった。この転落事故により、乗客および運転手ら合計 107 名が転落し、104 名の者が死亡した。

原告らは、本件事故は国道の設置・管理に瑕疵があつたことによつて生じたと主張し、被告は、瑕疵の存在を否定し、事故は不可抗力によるもので、それ以外に原因があつたとすればそれは旅行主催者及び運転手らの過失であると主張した。

第一審は、事故には一部不可抗力が寄与していたと認定し、その部分を除いた部分に限って道路管理者が有責とされたため、原告が控訴した。

【理由抜粋】

斜面崩壊現象は、学問的に十分解明されていない面があり、具体的な崩壊発生の予想も高い信頼を寄せることができない現状であるが、斜面崩壊現象による被害については、現在の学問、技術の段階に応じた対策行動によつて、ある程度の抑制、軽減の効果をあげることは可能である。（中略）斜面崩壊現象は学問的に十分解明されていない面があり、斜面崩壊発生の危険があるとされる要因を定量的に表現して、その発生の危険を時期・場所・規模等において具体的に予知・予測することは困難であることが認められる。しかし、その発生の危険があるとされる定性的要因は本件事故当時において一応判明していたものと認められるので、先に述べた見解により、本件事故当夜の斜面崩壊につき、その発生の危険を通常予測しえたものであるか否かについて、次に検討することとする。（中略）

以上の事実に照らすと、前記１の危険区間では六四・一七ｋｍ地点等本件事故現場附近で本件事故当夜に斜面崩壊があつた箇所附近および前記２の危険区間では本件事故当夜に斜面崩壊があつた箇所附近は、いずれも前記認定の斜面崩壊発生の危険があるとされる定性的要

因を満たしていることおよび本件事故前過去において崩落した事例があるなど前記認定の諸般の情況から判断すると、前記１認定の規模の集中豪雨など強い雨の予測される地域内にある右各崩壊箇所附近では、右のような規模の降雨の際には斜面崩壊発生の危険のあることを通常予測しえたものということができる。（中略）

土石流の発生機構については、いまだ定量的に解明されていないのであるが、ある程度急峻な谷に沿つて、大量の土石が堆積しており、豪雨によつて多量の水が集中するときに発生することは明らかであつて、要するに、渓谷の勾配、水の供給、不安定な土石の堆積状況の原因が揃つて土石流が発生するのであるが、このような原因が揃つているとき、直接に発生を引き起こすいわゆる「引きがね作用」については、次のようなことが考えられている。その一つは、山くずれ、がけくずれであつて、渓谷の上流において豪雨によつて斜面が崩壊し、この衝撃によつて、渓床に堆積していた不安定な土石が流動し始めるものであり、他の一つは、一時的な渓流のせきとめであり、渓流が岸からの崩壊土石により一時的にせきとめられて水位が上がり、このせきが決壊して多量の水が短時間に放出され、渓床の堆積土石をまきあげて流下するものである。しかし、このような特殊な現象がなくても、急峻な勾配に大量の土石が堆積して不安定な状態にあるとき、十分水がしみこんで流動しやすくなれば、それ以上わずかの水の供給によつて表層の土砂が流れ出し、これがきつかけで雪だるま式に堆積物を引きずつて流下する可能性がある。

要するに、きわめて不安定な状態で谷沿いにたまつている土石は、十分水がしみこんだ場合には、どのような形であつてもわずかな刺激でくずれて流下する可能性がある。もつとも、右にあげた土石流発生についての定性的要因がどの程度に重なり合つた場合に土石流が発生するかという定量的な相関関係は不明である。（中略）

土石流発生の危険があるとされる要因を定量的に表現して、その発生を時期・場所・規模等において具体的に予知・予測することは、斜面崩壊に比べて一層困難なことは明らかであるが、土石流についても、その発生の危険があるとされる定性的要因は一応判明しているものと認められるので、先に述べた見解により、本件土石流発生の危険を通常予測し得たものであるか否かについて、次に検討することとする。(中略)

本件沢は、土石流の形態が山腹崩壊に伴うものであれ、渓流堆積物の流動によるものであれ、土石流の発生の危険があるとされる定性的要因を満たしていること……、および近くに土石流の痕跡のある沢があり、過去に土石流発生の事例があること……など諸般の情況から判断して、前記１認定の規模の集中豪雨など強い雨の予測される地域内の本件沢では、右のような規模の降雨の際には土石流発生の危険のあることを通常予測し得たものということができる。（中略）

国道四一号の前記１２の危険区間は、前記認定のとおり集中豪雨の通常予測される地域にあり、斜面崩壊、土石流、土砂流の発生の危険およびこれらの関連による事故発生の危険の

ある道路であつたことが認められるので、このような危険性を有する国道の設置または管理に当たる官署としては、その当時における科学技術の最高水準に拠つて、適切妥当な措置をとることを要し、これを欠いた場合には設置・管理の瑕疵があることになるので、以下その瑕疵の有無について検討する。

そこで、最初に、そのような危険性のある国道に対する適切妥当な対処の基本的なあり方について考察するに、自然現象による災害（自然災害）を防止し、被害を被らないようにするためには、まず、将来発生すると考えられる災害の諸現象を科学的に推定し、それに基づいて防災計画を立てることになるが、防災計画を立てる上に、二つの方策が考えられる。第一は施設の強化によつて災害を防止する施設対策であり、第二は被害を被らないようにする避難対策である。災害防止のため、防護施設を設けたり、強化拡充することにより、ある程度の被害を防止することは可能であるが、これには現在の科学技術の限界があることなどからみて、絶対安全に防止することは至難であるから、ある程度以上の自然災害に対しては、その予報を確実に行なつて避難をし、危険の判明した時には危険域から退避することが必要である。したがつて、ある程度以上の自然災害に対しては、施設対策と避難対策の二つを併用する必要がある。（中略）

すなわち、本件土石流の発生そのものが予知し得なかつたものであることは前記認定のとおりであるが、その発生の危険およびこれを誘発せしめた集中豪雨は通常予測し得たものであることも前記認定のとおりであるから、被控訴人は、本件土石流による事故を防止するために、適切な管理方法を講ずべきものであつた。たしかに、本件土石流を防止することは、現在の科学技術の水準ではなかなか困難であつたことは前記のとおりであるが、本件土石流による事故を防止するためには、防護施設が唯一のものではなく、避難方式たる事前規制その他の方法により、その目的を達し得たものであるから、被控訴人の主張するような事由によつては、本件事故が不可抗力であつたとはとうていいい得ない。（中略）

以上のとおり、国道四一号は、その設置（改良）に当たり、防災の見地に立つて、使用開始後の維持管理上の問題点につき、詳細な事前調査がなされたとは認め難く、そのため崩落等の危険が十分に認識せられなかつたため、その後における防災対策や道路管理上重要な影響を及ぼし、防護対策および避難対策の双方を併用する立場からの適切妥当な道路管理の方法が取られていなかつたもので、国道四一号の管理には、交通の安全を確保するに欠けるところがあり、道路管理に瑕疵があつたものといわなければならない。

【掲載文献】

高等裁判所民事判例集２７巻6号３９５頁

道路法関係例規集１１巻７０５３･１１･２７５頁

訟務月報２０巻１３号３３頁

判例時報７６１号１８頁

判例タイムズ３１８号１２１頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

③奈良県道工事中車両転落事件（P10）

判決　最高裁　昭和四六年（オ）第八八七号
昭和 50 年 6 月 26 日判決
道路管理者無責

原告　X2（被害者）の相続人
被告　奈良県

【事件の概要】

本件事故現場は道路を掘穿工事中で、工事箇所を表示する標識として、工事現場の南北各約 2mの地点に工事標識板及び高さ約 80cm、幅約 2mのバリケードが 1 つずつ設置され、右バリケード間の道路中心線附近に高さ約 1mの赤色灯標柱が 1 つずつ設置されていたが、本件事故が発生する直前に走行した自動車によって、設置されていた工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱はその場に倒され、赤色灯が消えていた。

X1 の運転する自動車は本件事故現場手前に差しかかったが、その際、路上に倒れた標識等の発見がおくれ、衝突を回避しようとして路上から東側の田圃に転落し同乗者 X2 が頭部打撲による脳震盪により死亡した。

第一審、控訴審とも道路管理者が無責とされ原告が上告した。

【理由抜粋】

本件事故発生当時、被上告人において設置した工事標識板、バリケード及び赤色灯標柱が道路上に倒れたまま放置されていたのであるから、道路の安全性に欠如があつたといわざるをえないが、それは夜間、しかも事故発生の直前に先行した他車によつて惹起されたものであり、時間的に被上告人において遅滞なくこれを原状に復し道路を安全良好な状態に保つことは不可能であつたというべく、このような状況のもとにおいては、被上告人の道路管理に瑕疵がなかつたと認めるのが相当である。

【掲載文献】

最高裁判所民事判例集２９巻６号８５１頁
道路法関係例規集１３巻７３２７･１３頁
判例時報７８５号４９頁
判例タイムズ３２５号１８９頁
交通事故民事裁判例集８巻３号５９７頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。
　　【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

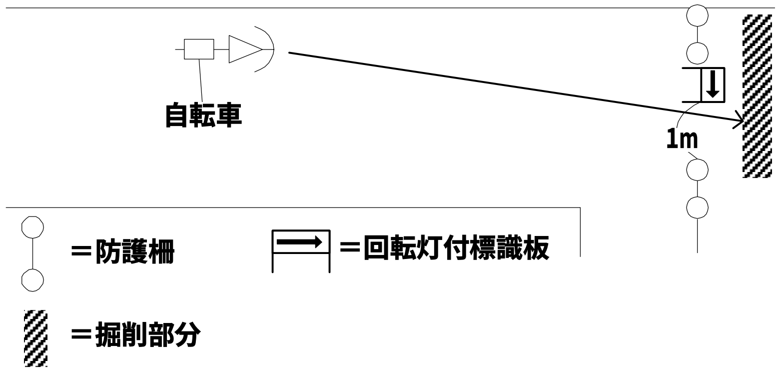
（２）情報提供の不備も瑕疵に当たる可能性があるか

①小郡市道工事中自転車転落事件（P11）

判決	福岡地裁久留米支部　平成五五年（ワ）第八八号 昭和 57 年 10 月 21 日判決 施設管理者有責（過失相殺 6 割）
原告	X（被害者）
被告	小郡市

【事件の概要】

被告小郡市は、市道の工事を行うにあたって、工事現場の前に、回転灯付き標識板を設置し、その両側に防護柵を置いた。しかし、標識と東側の防護柵との間に 1m 以上の空間があり、東方の迂回路を示す矢印が標識と防護柵の空間部分を指示すると X に誤認させた。その結果、X が運転する自転車が標識と防護柵の間の空間に侵入し、工事現場に転落転倒し負傷した。



【理由抜粋】

通行者をして前記回転灯付標識の東方迂回路を指示する旨誤認せしめ、道路の右側部分をそのまま進行させて掘削部分への転落事故を惹起させた場合には……危害発生防止の措置には欠けるところがあったといえる。

【掲載文献】

道路法関係例規集１３巻７３２９･２９･６１５頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。
　　【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

②交差点信号機管理瑕疵損害賠償請求事件（P11）

判決	千葉地裁　平成八年（ワ）第二〇八二号・同一〇年（ワ）第五九号 平成 10 年 11 月 24 日判決 施設管理者有責（過失相殺無し）
原告	X（被害者）の相続人
被告	Y、千葉県

【事件の概要】

X は、車を運転して、時速約 42km ないし 45km で走行中、本件交差点に差しかかり、対面する信号機の表示する信号が黄色点滅であることを認めたが、減速することなくそのままの速度で本件交差点内に進入したところ、交差する道路から、対面する信号機の黄色点滅信号に従い、時速約 59km で本件交差点内に進入してきた被告 Y 運転の普通貨物自動車と出合頭に衝突し、その衝撃により X の車ははね飛ばされ、X は車外に放り出されて路面に全身を強打し、死亡した。

本件信号機の信号は 4 つのパターンが選択できるようになっていたが、通常は閃光動作状態パターンになるようには設定されていなかった。しかし、もし閃光動作状態に移った場合には、本来、主道路の信号を黄色点滅とし従道路の信号を赤色点滅とするようにプログラム設定されなければならないのに、3 年前信号機が壊され A 社が修復工事を行った際、ハンダ付けを過って、主道路を黄色点滅としつつ従道路をも黄色点滅とするようにプログラム設定されていた。

本件事故当時何らかの原因によって閃光動作状態に移り、主道路（県道千葉鎌ケ谷松戸線：Y の走行車線）及び従道路（通称マラソン道路：X の走行車線）ともに黄色点滅信号となることとなった。

また事故の 1 週間前、主道路及び従道路ともに黄色点滅であるとの通報を警察署は受け、A 社に修復を依頼したが、信号が復旧したため、特に信号故障の原因について調査することなく前記ハンダ付けの誤りには気がつかなかった。

【理由抜粋】

黄色点滅信号は、前記のとおり、「歩行者及び車両等は、他の交通に注意して進行することができること」を意味するものであり、また、赤色点滅信号は、「車両等は、停止位置において一時停止しなければならないこと」を意味するものである。(中略)

<u>交差点の双方の道路をともに黄色点滅信号とすると、双方において「他の交通に注意して</u>

進行することができること」となって、それは、たとえ双方黄色点滅信号の交差点が交通整理の行われていない交差点と解され、そのため、車両が交差点に進入するに際しては道路交通法によって種々の注意義務が課せられるとしても、何ら信号機の設置されていない交差点に比べてかえって危険な状態となるのである。

以上の点を総合考慮すると、本件交差点において主道路及び従道路をともに黄色点滅信号とすることは相当でないというべきであって、一方の道路の信号を黄色点滅とする以上、他方の道路の信号をも赤色点滅とすべきである。そうとすれば、本件交差点の主道路及び従道路の信号をともに黄色点滅とした被告千葉県の管理には本件交差点の信号が通常有すべき安全性を欠いていたものとして国家賠償法二条一項にいう「瑕疵」があったものというべきである。

【掲載文献】

判例地方自治１８８号１０４頁

交通事故民事裁判例集３１巻6号１７５３頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

（３）情報不提供・誤情報提供が瑕疵と判断されるのはどのような場合か

１）予見可能性、結果回避可能性の観点から

①神戸市道防護柵不全児童転落事件（Ｐ12）

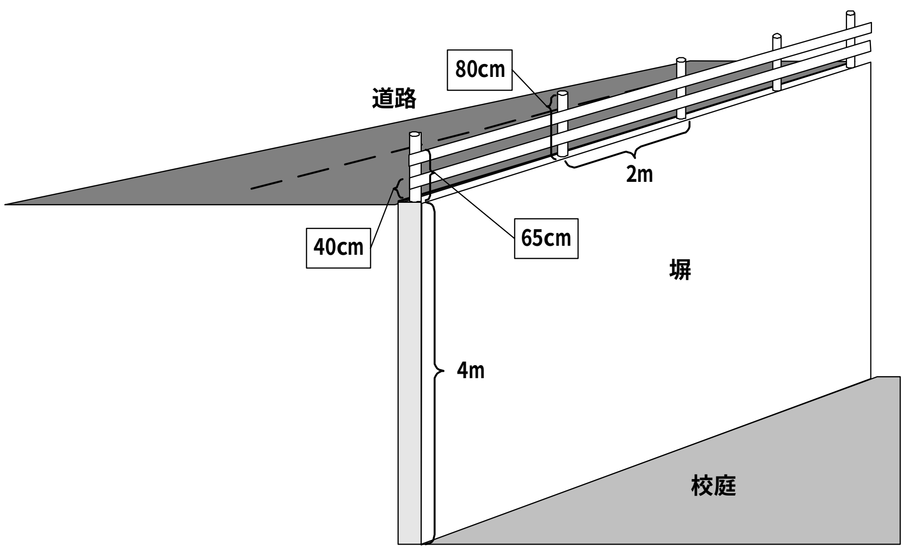
判決	最高裁　昭和五三年（オ）第七六号
	昭和 53 年 7 月 4 日判決
	道路管理者無責
原告	X（被害者）
被告	神戸市

【事件の概要】

満六歳であつた X は、自宅前道路上で遊んでいたところ、右道路南端の防護柵を越えて約 4m下にある高等学校の校庭に転落し、頭蓋骨陥没骨折等の傷害を負つた。

事故発生数年前は道路路面が事故当時より、約 2m 低く、高校の塀が塀としての役割を果していたが、その後、道路の路面が次第に高くなり、コンクリート塀と同一の高さにまでなつたため、人が道路から塀を越えて転落する事故が発生し、神戸市が防護柵（2m 間隔に立てられた高さ 80cm のコンクリート柱に上下二本の鉄パイプを通して手摺とし、路面からの高さが上段手摺まで 65cm、下段手摺まで 40cm。建設省道路局長通達の防護柵設置基準は満たしていた）を設置した。

第一審は道路管理者が有責、控訴審では道路管理者が無責となり、原告側が上告した。



【理由抜粋】

国家賠償法二条一項にいう営造物の設置又は管理に瑕疵があつたとみられるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものであるところ、前記事実関係に照らすと、本件防護柵は、本件道路を通行する人や車が誤つて転落するのを防止するために被上告人によつて設置されたものであり、その材質、高さその他その構造に徴し、通行時における転落防止の目的からみればその安全性に欠けるところがないものというべく、X の転落事故は、同人が当時危険性の判断能力に乏しい六歳の幼児であつたとしても、本件道路及び防護柵の設置管理者である被上告人において通常予測することのできない行動に起因するものであつたということができる。したがつて、右営造物につき本来それが具有すべき安全性に欠けるところがあつたとはいえず、X のしたような通常の用法に即しない行動の結果生じた事故につき、被上告人はその設置管理者としての責任を負うべき理由はないものというべきである。

【掲載文献】

最高裁判所民事判例集３２巻5号８０９頁
道路法関係例規集１０巻６７９１頁
裁判所時報７４５号１頁
判例時報９０４号５２頁
判例タイムズ３７０号６８頁
金融・商事判例５６２号４２頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。
【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

２）期待可能性の観点から

①大阪地判昭和 54 年 2 月 22 日（Ｐ12）

判決　　大阪地裁　昭和五二年（ワ）第二八六五号
昭和 54 年 2 月 22 日判決
道路管理者無責

原告　　X（被害者）の相続人
被告　　大阪府

【事件の概要】

X が制限速度時速 50km の県道で、普通貨物自動車を時速約 80km で運転中、道路の皿状の凹みあたりでバウンドする等して対向車線に進入し、大型貨物自動車に衝突して死亡した。原告は、右寄りカーブの左側に穴ぼこ、段差があったため車両の走行の安定と逆の構造であること、拡幅のため路面が不安定で、近年も車両の衝突事故が起きていたことなどから、瑕疵があると主張した。

【理由抜粋】

国家賠償法二条一項にいう道路の設置または管理の瑕疵とは、道路が通常有すべき安全性を欠いていることをいうものと解すべく、そのような瑕疵の有無を決するには、もとより、当該道路の交通量、使用状況、舗装の有無等原告ら主張の事情も諸般の事情の一つとして勘案すべきであるが、就中、道路の不良状況の規模、態様、程度を考慮すべきであつて、車道上に凹みがあれば常に瑕疵があるというのではなく、通常、それがあるために、通常の運転技術を身につけた者の通常予測される交通方法による車両の運行によつて交通事故が発生する危険性がある場合でないかぎり、国家賠償法上道路の設置、管理に瑕疵があるとはいえないものと解するのが相当である。右の場合、通常問責されることのない程度の制限速度違反の速度による走行はともかく、それ以上の速度による走行は、仮に現実にはある程度そのような走行をするものがあるとしても、これを通常予測される交通方法であるとはいいえないであろう。

右のような見地から本件をみるに、さきに二で認定した諸事実からすれば、本件事故当時、本件交差点付近以北の池田亀岡線、就中、本件事故現場付近の道路は、相当量の車両交通がある主要幹線道路としてあまり良好な状態ではなかつたけれども、本件各凹みの規模、態様、程度は前認定の程度にとどまるものであつて、（中略）本件各凹みは、それ自体はもとより、前記二の（七）の事実および本件各凹みの位置関係や本件道路の曲り具合等を総合考慮して

も、それがあるために通常の運転技術を身につけた者の通常予測される交通方法による車両の運行によつて交通事故が発生する危険性がある程のものとは考えられないところである。また、前記二の（九）の事実からすれば、本件事故の際、X 運転の車両が一回目にバウンドして車首を左にふつたについては、本件皿状の凹みの影響もあつたものと推認されるところであるが、その際、被告主張の前方不注視等の過失があつたか否かはさておき、X は、制限速度を大幅に上まわる時速約八〇キロメートルの速度で走行していたのであり、さきに述べたところからすれば、右速度違反がなければ、他に過失のないかぎり、X としては十分本件事故を回避することが可能であつたと考えられるのであつて、道路管理者において、このような大幅な速度違反による車両の運行にまで備えて、危険の発生を未然に防止するため右の凹みを補修する等して万全の措置を講ずることがなかつたとしても、国家賠償法二条一項にいわゆる道路の設置、管理に瑕疵がある場合にはあたらないと解するのが相当である。

【掲載文献】

交通事故民事裁判例集１２巻１号２７５頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

②広島国道 54 号中央分離帯衝突事件（Ｐ12）

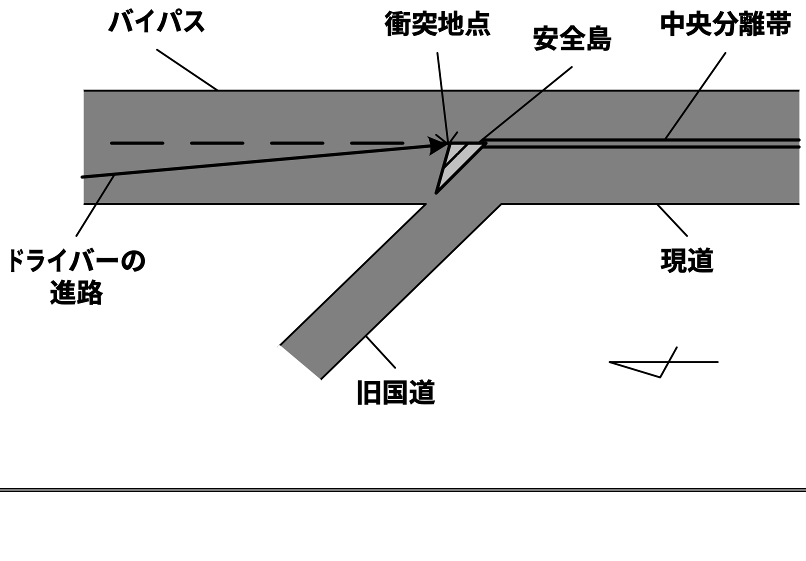
判決	広島地裁　昭和四四年（ワ）第一一三六号 昭和 55 年 7 月 24 日判決 道路管理者無責
原告	X（被害者）の相続人
被告	国、工事請負業者、医師 2 名

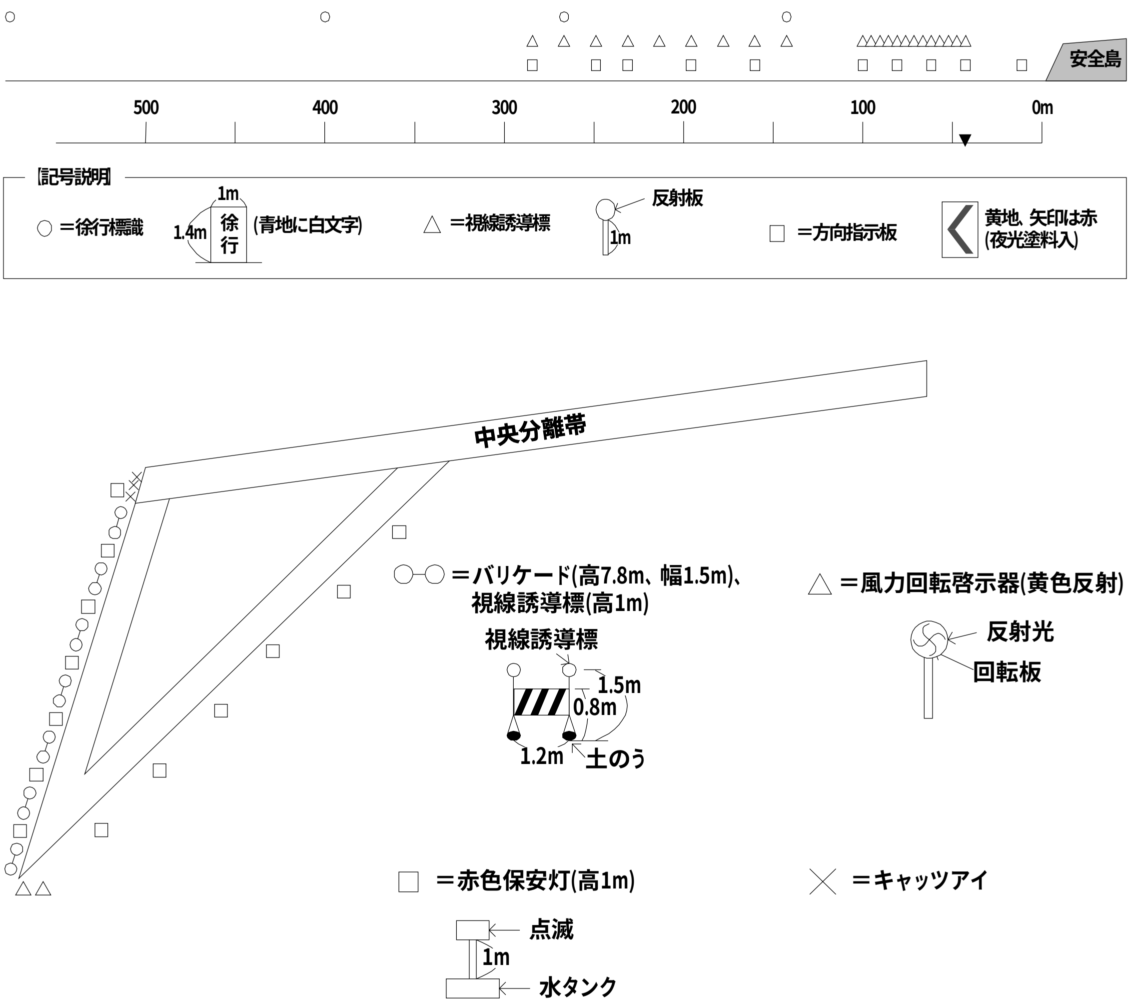
【事件の概要】

午後 7 時 40 分頃、片側部分のみ完成の道路から上下線とも完成している道路へ走行中の乗用車が、三叉路において中央分離帯の端に衝突して X は負傷し、被告医師の病院で通院加療していたが死亡した。

事故地点は、片側二車線のみ完成したバイパスと旧国道との取り付け部である。現道をバイパスの進行方向と反対の方向に進行する車両がバイパスに進入しないようにするため、取り付け部である三叉路の中央に安全島及び中央分離帯を設けこれを遮断するとともに安全島内、道路両側にデリニエーターやキャッツアイ等の視線誘導施設を設置していた。

原告は、被告国が本件事故現場付近に街灯を設定して明るくするなどの措置をとらず、視線誘導施設も不十分で、しかも、これらの設備のうち、赤色保全灯、バリケードは転倒しており、視線誘導標、キャッツアイは降雨等のため十分に機能していない状態のまま放置されていたため瑕疵があると主張した。





【理由抜粋】

本件道路は国道として公の目的（交通）に供されているもので、安全島、保安設備等も含め一体的に公の営造物と認められるが、このような意味での公の営造物たる本件事故現場付近の道路につき、以下国家賠償法二条一項所定の設置又は管理に瑕疵があったか否かにつき検討する。

一般に、本件のごとき道路の設置又は管理に瑕疵があったかどうかは、当該道路について現に予想される利用状況に照らし、その場合の通常の用法、つまり自動車運転者として通常とるべき運転方法に従って運転した場合に、なおその設備構造等において安全性に欠けるところがあったか否かによって判断すべきものと考えられるところ、まず、前記認定の当時の交通事情及び道路状況下においては、本件事故現場三叉路北方の佐東バイパス片側二車線を一方（南進）通行とする変則的な形で一先ず道路としての供用を開始したこと自体には、その必要性とともに構造上も一般的には問題はなく、そしてその場合、本件のごとき安全島の設置自体も、車両の適切な誘導と安全を図るうえで、一般には十分合理的でありかつ必要欠かせないものであっ

たと認められる。

そこでさらに、右安全島（中央分離帯を一部含む）の位置、形状、その他の保安設備等の適否について検討してみるに、右安全島は、前認定のとおりこれがなければ本来は一方通行の南進車両が北進車両と正面衝突する関係にあるのであるから、これらの車両にまず安全島の存在をあらかじめ十分確知させるものであるとともに、次いでこれによって右車両を適切に誘導するものでなければならないといえる。

これらから前認定事実に照らしてみるに、たしかに、当時現場付近は街灯、人家の明り等もなく夜間暗い場所ではあったが、前方見とおしの良好な場所で、自動車運転者としては夜間の走行では当然その前照灯による照射と同照射距離（一〇〇メートル、三〇メートル）、状況（降雨等）に応じた速度調節が予定される（本件道路は一方通行で対抗車両がないから通常一〇〇メートルの照射距離が予定される）うえ、X の進行方向に従ってみた場合、前認定のとおり、前方安全島の手前約五四〇メートルの位置から四個の徐行標識、また同約二八〇メートル手前から道路両側に進路に沿って多数の視線誘導標（デリニエーター）、さらにまた道路右側に数個の方向指示板があって、これらに前照灯を照らすと進路を確認し、かつ徐行して誘導される筈の状況にあり、そして、前方安全島については、その位置、形状、その保安設備は前認定のとおりで、その赤色保安灯、視線誘導標、風力回転警示器等からして、これを現認することはごく通常の注意をもってすれば運転に支障のない程度の手前から容易に可能であったとみられるのみならず、安全島手前約六〇メートルの位置から左転把してゆるやかに左車線に移行し得る状況にあるわけで、これら諸状況は、自動車運転者が通常とるべき運転方法に従って運転すれば本件のごとき衝突等の事故発生は容易に避け得た構造設備のものであったと認められる。そうすると、本件事故現場付近の道路に瑕疵はなかったものといえる。

なるほど、《証拠略》によると本件事故前にも自動車が安全島に衝突したり乗り上げたりする事故があったことが認められるが、前記道路状況でも、自動車運転者が前方注視等の基本的な注意義務を怠り、あるいは無謀な高速運転をすれば、右のごとき事故発生も避け難いところであり、また、安全設備としてさらに、夜間の街灯を設置し、あるいは片側二車線から左転把して左側車線に移行し得る位置をなお北方に拡大するなどのことが一層望ましいともいえるが、本件程度でも通常の車両運転には十分対応し得るものとみられ、本件道路に瑕疵があったとはいえない。

【掲載文献】

道路法関係例規集１２巻７２７９･６０３頁

判例時報１００４号９７頁

判例タイムズ４２７号１４９頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。
　　【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

③東名高速道路渋滞追突車両火災事件（Ｐ12）

判決	東京地裁　昭和五五年（ワ）第一四三二七号 平成元年 10 月 24 日判決 道路管理者無責
原告	X（被害者）の相続人
被告	日本道路公団

【事件の概要】

本件事故現場の静岡方面寄りにおいて、株式会社東名ハイウェイが被告から委託を受けて本件道路において後記清掃作業を行っていたため、右作業に伴う交通規制によって本件道路の交通が渋滞し、東京方面から走行してきた大型貨物自動車（A 車）及び被害車（X 車）が順次停車し、それに続いて普通乗用自動車（B 車）が停車しようとしていたところ、その後方から時速約 70km で走行してきた加害車（Y 車）が、まず B 車に追突して B 車を前方に押し出して被害車（X 車）に追突させ、さらに B 車を左斜め前方に押し出して直接被害車（X 車）に追突したうえ、被害車（X 車）もろとも A 車に追突して被害車（X 車）を炎上させるに至らしめ、3 名が死亡した。原告は、被告には交通規制によって、交通渋滞が発生しないように配慮すべき義務があるのであるから、事前に作業計画の立案にあたって作業時間を夜間のように通行量の少ない時間帯にするよう指示し、作業開始に際しては手前のインターチェンジ等で流入規制をするなどの措置をとることによって自動車の渋帯を防止し、又は本件作業開始後、渋滞が発生した場合には、作業を一時中止するか若しくは自動車の本件事故現場付近への流入を規制するなどの措置をとることによって渋滞を解消すべき義務があるにもかかわらず、渋滞に対する特段の対策を講ずることなく、漫然と本件作業を実施させて渋滞を解消しないままに放置したため、被害車（X 車）等をして本件道路上に停止せざるを得ないという高速自動車国道が通常備えるべき安全性を欠いた状態にしたとして、瑕疵を主張した。

【理由抜粋】

高速自動車国道は、重要幹線道路であり、大量の自動車が毎時一〇〇キロメートルまたはそれに近い高速で走行するための用に供されるものであるが、自動車の運転者には道路、交通及び当該車両等の状況に応じ他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき義務（道路交通法七〇条）が課されているのであるから、道路上に物が存在すること等によって当該高速自動車国道が自動車の前示のような走行に障害をきたすような状態にある場合であ

っても、これを走行する自動車の運転者に対し標識等により道路が右のような状態にあることについて十分な情報が提供され、通常の運転者において、前示のような高速で走行していたとしても、前記安全運転義務を尽くし合理的な注意を払うときには、右情報により、道路が右のような状態にあることを知ることができ、これから生じうる事故等の危険を回避することが可能であるといえるときには、右道路は、高速自動車国道として通常具有すべき安全性を欠如しているとはいえないものというべきであり、したがって国家賠償法二条一項所定の「営造物の設置又は管理に瑕疵があった」とはいえないものと解すべきである。

そこで、本件について検討するに、前示の認定事実によれば、本件事故当時における本件事故現場付近の交通量は、車線の通行規制を行った場合に交通が阻害される限界値である一時間あたり一五〇〇台を大きく上回っていたが、被告は、本件作業実施のための車線の通行規制をするにあたって、比較的交通量が増大する土曜日及び日曜日並びにお盆（八月一三日から一七日まで）を休業日としたにとどまり、他に交通渋滞の発生防止のための配慮をしていないばかりか、本件作業を実施する前に本件作業現場付近の交通量を測定すること、本件作業開始後に本件作業により本件道路の交通にどのような影響が生じているかを把握すること等のための体制をとっていなかったものであるが、本件道路は、五〇キロポスト付近から本件事故現場付近までの間は概ね直線で、本件事故現場付近はゆるやかな下り坂となっているため、前方の見通しが良いうえ、被告によって標識、可変標示板の表示等が適切に設置されていたことから、本件道路を走行する自動車の運転者は、本件事故現場から相当東京寄りの地点において、本件事故現場の後方（静岡寄り）において本件作業が行われ、これに伴う本件交通規制によって自動車が渋滞していることを容易に認識しうる状況にあったことが明らかであり、右運転者においてこのような道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき義務を遵守して運転するときには、容易に渋滞による停車車両との衝突を回避することができたものということができ、また、原告主張の流入規制等の実施については前示のような問題点があって、これを渋滞の発生したときに直ちに行うことは困難であり、本件交通規制によって本件道路に生じた自動車の渋滞につき、被告が原告主張の流入規制等の解消措置をとらなかったことをもって、高速自動車国道の運転者が通常の注意義務に則って運転していても回避しえないような不合理な危険を生ぜしめたということはできない。したがって、本件道路が本件事故当時、自動車の渋滞した状態になったことをもって本件道路に設置又は管理に瑕疵があったものということはできない。

のみならず、本件事故は、前記一２（四）で認定したとおり、加害者が加害車の前方を走行する車両が減速し、それとの車間距離が十分でないことを認識しながら、四秒以上も前方から目を離すという本件道路状況と全く関連のない加害者個人の重大な過失に起因するものというべきであって、本件作業に伴って生じた本件道路上の自動車の渋滞は、本件事故の間

接の原因であるにすぎず、本件事故と相当因果関係があるとはいえないものというべきであり、この点からしても、被告は、本件事故によって原告らが被った損害につき、本件道路の設置管理者として国家賠償法二条一項に基づく責任を負うべき理由はないものというべきである。

【掲載文献】

道路法関係例規集１３巻７３２９・１０５５・２頁

判例時報１３３７号６３頁

交通事故民事裁判例集２２巻５号１１６４頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

３）システムの有用性の観点から

①東名高速道路法面火災事件（P14）

判決	東京地裁　昭和四七（ワ）九四八四号 昭和 51 年 2 月 27 日判決 道路管理者無責
原告	X（被害者）
被告	日本道路公団

【事件の概要】

自動車運転者の投げすてたタバコの吸いがらにより、東名高速道路下り線ぎわの道路法面の枯草から出火し、折りからの北西の強風に煽られて燃え広がった。このため同高速道路と名古屋鉄道名古屋本線との間の道路法面およびXが所有している山林を含む民有地の山林や竹木等が幅約 50m、長さ約 1240m にわたり約 2.6ha 焼失した。X は、枯草になると燃えやすいウィーピングラブグラスを東名高速道路の法面に植栽したことが道路の設置の瑕疵であると主張した。

【理由抜粋】

<u>高速道路法面に雑草を植栽することをやめ、これをコンクリート等で覆えば、自動車運転者の不注意による火災の発生をほぼ完全に防止できることは見易い道理である。しかし、《証拠略》によれば、右の方法は自然の景観を害するばかりでなく、莫大な費用（新たに雑草を植栽する場合の約一〇倍）を要することが認められるので、これを道路管理者である被告に要求することは無理であるといわなければならない。</u>

【掲載文献】

道路法関係例規集１３巻７３２９･３２１頁

判例時報８２９号７０頁

判例タイムズ３４０号２３８頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

②最判平成 5 年 3 月 30 日（P14）

判決	最高裁　昭和六一年（オ）第三一五号 平成 5 年 3 月 30 日判決 施設管理者無責
原告	X（被害者）の相続人
被告	茂木町

【事件の概要】

X は、弟、甥、長男（5 歳）を連れて中学校に赴き、弟、甥の二人と校庭内でテニスにしていたところ、長男が、コートのネットの横に置かれてあったテニスコートの審判台に昇り、その座席部分の背当てを構成している左右の鉄パイプを両手で握って審判台の後部から降りようとしたため、審判台が後方に倒れ、長男はそのまま仰向けに倒れて審判台の下敷きとなり死亡した。審判台は、地上から座席までの高さが約 1.4m、背当ての最上部までの高さが約 1.8m、重量が約 24kg で、鉄パイプとＬ字型鋼によって骨格が作られ、座席部分に木製の板を渡したもので、その前面には昇降用の階段を配して傾斜がつけられているが、後部の支柱はほぼ垂直の形状をしていた。

第一審、控訴審とも、審判台は本来の用法に従う限り危険はなかったと考えられるが、その構造及び安定性、校庭の利用状況にかんがみると、学齢児前後の幼児が審判台に昇り審判台が倒れた場合、死傷事故を惹起する可能性があることは、設置管理者には通常予測し得るところであったので、審判台が後方に転倒することがないように、これを地面に固定させるか、不使用時は片付けておくか、より安定性のある審判台と交換するなどして、事故の発生を未然に防止すべきであったとして、施設管理者の瑕疵を認め、施設管理者が上告した。

【理由抜粋】

公立学校の校庭が開放されて一般の利用に供されている場合、幼児を含む一般市民の校庭内における安全につき、校庭内の設備等の設置管理者に全面的に責任があるとするのは当を得ないことであり、<u>幼児がいかなる行動に出ても不測の結果が生じないようにせよというのは、設置管理者に不能を強いるものといわなければならず、これを余りに強調するとすれば、かえって校庭は一般市民に対して全く閉ざされ、都会地においては幼児は危険な路上で遊ぶことを余儀なくされる結果ともなろう。</u>

【掲載文献】

裁判所時報１０９６号４頁
最高裁判所民事判例集４７巻４号３２２６頁
判例時報１５００号１６１頁
判例タイムズ８５６号１９７頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。
【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

（４）相当因果関係はどのように判断されるか

①北海道国道 229 号路肩穴ぼこ事件（P15）

判決	札幌高裁　昭和五二年（ネ）第二八五号 昭和 54 年 4 月 26 日判決 道路管理者無責
原告	X（被害者）の相続人
被告	国、Y（ドライバー）

【事件の概要】

Y は、X を同乗させて幅員 5.5～5.6m の片側一車線である国道を自動車で進行中、前方を時速約 50km で進行中の大型貨物自動車を時速約 70km で追越をはじめたが、大型貨物自動車も速度を上げたため、簡単に追越すことができず、ほぼ並進した形で次第に追越して行つた。その際 Y は対向車線上を端に寄り、右側車輪を車道から路肩にかけて存在した窪地に落してバウンドさせ、ハンドル操作の自由を失い、かつ減速措置をとることも忘れ、そのまま約 67.8m 右左に逸走させ、車の左前部を道路外の電柱に激突させたため、同乗者である X が死亡した。

第一審では道路管理者は有責とされ、控訴した。

本判決後、原告が上告したが控訴審の認定判断が正当として棄却された。

【理由抜粋】

本件道路が昼夜に亘つてかなりの車両等の交通量があること、車道部分の幅員は五・六メートルで、上下二車線だけであること、幌内橋の北端から岩内町市街方面に向つて一〇数メートルに亘り東側車道外側線が切れている部分に本件窪地があり、右窪地を含む路肩部分が北海道生コン株式会社の工場の出入口に通じていることは前判示のとおりであるから、右工場に出入する貨物自動車等が、右路肩部分を通行することは容易に予想しうるところであり、しかも右自動車が右路肩部分を通行するに当り、本件窪地に落輪する危険があることも、右窪地の位置から容易に予想しうるところであるから、本件窪地の存在する右路肩部分は、道路としての安全性を欠くに至つていたということができる。しかるに道路管理者である控訴人は、本件窪地の補修工事を講じなかつたのであるから、本件道路の管理に瑕疵があつたものといわざるをえない。（中略）

そこで次に、本件事故現場における本件道路の路肩上の本件窪地の存在という本件道路の管理の瑕疵と、本件事故との間に法律上相当とする因果関係があるか否かについて検討する。

（中略）

Ｙは前判示のとおりの高速で漫然走行をしていたため、本件窪地に落輪して狼狽し、ハンドル操作の自由を失い、ハンドルを漫然と左、右に切返し、かつ減速措置も取ることも忘れて、そのまゝ本件自動車を約六七・八メートルに亘つて、本件道路の中央線の東側から西側へ、次いで再び東側へ、更に東側道路外まで逸走させて、自車の左前部を東側道路外の電柱に激突させ、右衝突に基き、助手席に同乗していたＸを、頭蓋底骨折によりまもなく死亡させたものであるから、本件事故およびこれに基くＸの死亡は、もつぱら前判示のＹの無謀な本件自動車の運転及び同人の運転技術の未熟並びにこれらに由来する、本件窪地に落輪後における本件自動車の運転措置の不適切によるものというべきである。してみれば、本件窪地の存在という本件道路の管理の瑕疵と、本件事故の発生およびＸの死亡との間には、法律上相当とする因果関係はないと認めることが相当であり、この点に関する控訴人の主張は理由があるといわなければならない。

【掲載文献】

交通事故民事裁判例集１３巻3号５６７頁

道路法関係例規集９巻６４７９･３０５･3頁

訟務月報２５巻9号２４００頁

判例タイムズ３８７号１１２頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

１－２　過失相殺

①長野国道 19 号凍結スリップ事件（P16）

判決	大阪高裁　昭和四九年（ネ）第七〇二号 昭和 51 年 3 月 25 日判決 道路管理者有責（過失割合 5：5）
原告	X（被害者）の相続人
被告	国

【事件の概要】

X の運転する車両が、山岳道路を走行中、路面凍結に起因して道路左端の側溝に落輪したため、これを路上に戻し車体を点検していたところ、更に路面凍結によりスリップしてきた後続車に挟撃されて死亡した。

【理由抜粋】

前記引用した原判決認定のとおり、X は被害車に防滑装置を着装しないままで運転して事故現場に至つた際、路面凍結のためスリップして側溝に前車輪を落し、これを路面に戻す作業中またスリップして車体が回転して名古屋方面に前部を向けて停車したので、その前部に立ち車体点検中に、折柄後向きに被害車の方にスリップしてきた後続の加害者に挟撃されたものである。そして、《証拠略》によれば、X は本件道路に凍結部分があり把手も制動装置も効力を減殺されることを知りながら防滑装置を着装しないで被害車を運転してきたのであるから、この点に第一の過失があり、また現場は路面が凍結していたので後続の車両もスリップして被害車に衝突することが予想されるので背後から接近してくる車両の有無に十分警戒すべきであつたのにこれを怠つた点に第二の過失がある。X のこれらの過失により前記損害の賠償額は過失相殺によつて五割を減ずるのが相当である。

被控訴人は、X が防滑装置を着装しなかつた過失は本件事故と因果関係がないので斟酌すべきでない旨主張する。しかし、過失相殺は公平ないし信義則の立場から損害の公平な分担を図る制度であるから、過失相殺における過失とは不法行為の成立要件としての厳格な意味における注意義務違反だけでなく、単なる不注意によつて損害の発生、拡大をたすける場合も含む広い意味に理解されるべきであつて、いわば、加害者の全額負担を相当としない事故に関する被害者の事情ともいうべきものである。本件において、被控訴人らは路面が凍結していたことをもつて控訴人の過失と主張するのであるから、自らも、路面の凍結を知りながら防滑装置を着装しないで運転した過失は（この過失は決して軽微なものとはいえない）、損

害賠償額を定めるについて斟酌するのが公平ないし信義則にも沿う所以であり、また、その意味において因果関係も存するものと解すべきである。

【掲載文献】

道路法関係例規集１０巻６５７９･３１頁

訟務月報２２巻４号１０１５頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

２．製造物責任に関する判例

（１）情報不提供・誤情報提供が欠陥と判断されるのはどのような場合か

１）製造物の使用者による損害発生防止の可能性

①オイルコンプレッサー巻込事件（P22）

判決	東京高裁　昭和五一年（ネ）六〇三号 昭和 52 年 11 月 28 日判決 製造業者無責
原告	X（被害者）
被告	Y（製造業者）

【事件の概要】

工場長である X は、本件機械を見廻ったところ、オイルクーラーの上部に長さ約 30 ないし 40cm の作業用布切れが置いてあったので、布切れを右手で持って一、二回動かし、前記オイルクーラーの端から 23.4cm 離れたファン外周部の空間部分（空間部分とはファンを囲む円筒型のファンガードの曲面部分が開いているために生じている間隙のことをいう。）付近まで接近させたところ、右布切れがファン外周部の空間部分に吸い込まれて回転中のファンに絡みつき、X が布切れから手を離す余裕もないまま右手をファンに接触させ、よって、右手の第四指（薬指）の末節、中節及び基節頭と第五指（小指）の末節、中節及び基節の三分の一を失う傷害を負った。

【理由抜粋】

機械の製作者は当該機械の利用者、使用の目的、方法及び設置の場所に照らして、通常予想される危険に対し必要かつ十分な安全装置を施せば足りるのであって、ことに本件のような工場用機械については、一般公衆が取り扱い又は接近するおそれのある機械と異り、専門家がこれを操作するのであるから、製作者においてあらゆる危険に対し最高の安全性を有する機械を製作すべき法的義務を負わせるのは相当でない。もし、当該機械の具体的使用状況、設置場所等に照らして、特別の危険が予想されるときには、当該機械を利用する事業者において適宜その安全性を補完すべき措置を講ずべきものと解するのが相当である。

【掲載文献】

判例時報８８２号５１頁

判例タイムズ３６５号２６３頁

東京高等裁判所（民事）判決時報２８巻１１号３０６頁

注）【事件の概要】は判決文をもとに作成。
【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。

②東京高判平成 14 年 2 月 7 日（P23）

判決	東京高裁　平成一三年（ネ）第二一九三号 平成 14 年 2 月 7 日判決 製造業者有責
原告	X（被害者）
被告	Y1（製造業者）、千葉市

【事件の概要】

X が千葉市立の病院で心臓手術を受けた際、Y1 が製造した人工心肺装置の送血ポンプのチューブが破損したため、血液中に空気が混入し、脳梗塞を発症して言語障害等の障害を負った。

X は、Y1 に対して安全な製品の製造を怠った過失による不法行為、千葉市に対して心肺装置の操作を行った臨床技師 A、B の過誤による債務不履行を主張した。

第一審では、Y1 に対してのみ賠償責任を認めた。X、Y1 が控訴した。

【理由抜粋】

A 技士の本件ポンプへの当初の右側チューブの設定の仕方（チューブホルダーへの固定のための締め付けの緩慢と本件ポンプの外でチューブを顕著に傾斜させたこと）が、前述のチューブ浮き上がりと亀裂の原因になったものと推認することができる。……したがって、A 技士のこのようなチューブ設定行為は、患者血流への空気流入の危険を招くものであり、臨床工学技士の職務として尽くすべき安全性保持の注意義務に違反するものというべきである。（中略）

本件人工心肺装置及びその内の本件ポンプは、基本的には、操作する者の過失ないし過誤がなければ、チューブ亀裂等の事故を起こすことなく多数回の使用に耐え得るものであったと認められる。（中略）したがって、本件ポンプ自体は、製造物責任法にいう「当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」という欠陥があったということはできない。この点についての一審原告の主張は採用することができない。（中略）

本件人工心肺装置の取扱説明書においては、熟練者による操作を指示する注意書き及び機器操作中の監視の必要を指示する注意書きがあったと認められ、平成七年六月一四日には、一審被告 Y1 の営業担当者による製造物責任法施行に関する事情説明と、「チューブ装着後はチューブホルダーにてチューブを確実に押さえて下さい」という警告ステッカーが本件人工心肺装置に貼付されたものと認められる。

しかしながら、……このような医療機器の製造者にも、機能の性能のみならず、その安全操作の方法、危険発生の可能性などを十分に試験し、これを操作者に具体的かつ十分に説明し、事故発生の危険性に関しては具体的な警告を発すべき義務があるものと解される。(中略)

ところが、前記認定のとおり、一審被告 Y1 の説明ないし警告は、前記取扱説明書の記載及び前記警告ステッカーによる警告に止まったのであるから、一審被告 Y1 には、前述の具体的危険を指摘する説明ないし警告を発すべき注意義務に違反する過失があったというべきである。

以上によれば、一審被告 Y1 には、本件機器の操作に関する製造者としての説明ないし警告の義務に違反する過失があったと認められ、一審被告 Y1 がこの義務を尽くしていれば、本件事故の発生を防止し得たといい得るから、一審被告 Y1 の前記過失と本件事故の発生には相当因果関係があると認められ、一審被告 Y1 は、一審原告に対して、不法行為による損害賠償義務を負うものといわなければならない。

【掲載文献】

判例時報１７８９号７８頁

注)【事件の概要】は判決文をもとに作成。

【理由抜粋】は判決文から抜粋し、下線付与、固有名詞削除。